

## Runderneuerte Reifen: Mit frischem Profil ins zweite Leben

Von Thomas Geiger, dpa | 12.01.2010, 10:43

**Losheim am See.** Sie sind preiswert, umweltfreundlich und meist besser als ihr Ruf: Nachdem runderneuerte Reifen längst an jedem zweiten Lkw zum Einsatz kommen, lassen inzwischen auch immer mehr Pkw-Fahrer welche aufziehen.

«Zwar gibt es wie bei den Neureifen auch eine Reihe schwarzer Schafe und gefährliche Billigimporte», sagt der Prüfenieur Thorsten Helfen von der Sachverständigenvereinigung KÜS in Losheim am See (Saarland). «Doch wenn der Reifen fachgerecht und regeltreu erneuert wurde, steht er einem fabrikneuen Reifen in Haltbarkeit und Sicherheit in nichts nach.»

Für die zweite Verwendung auf der Felge sprechen nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft industrieller Runderneuenerer (AiR) im Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk in Bonn vor allem der Preis und der Umweltgedanke. «In der Regel sind unsere Produkte bis zu 40 Prozent günstiger als Neureifen», sagt Geschäftsführer Hans-Jürgen Drechsler. Außerdem würden bei der Produktion weniger Energie und Rohöl benötigt: «Während die Produktion eines neuen Reifens etwa 28 Liter Rohöl beansprucht, brauchen wir im Schnitt nur 5,5 Liter. Und unser Energiebedarf liegt bei etwa 70 Prozent.»

Möglich ist das, weil bei der Runderneuerung der Unterbau des Reifens, die sogenannte Karkasse, ein zweites Mal verwendet wird und computergesteuerte Maschinen nur das abgefahrene Gummi auf der alten Lauffläche entfernen, erläutert Erich Kraft. Er leitet bei Reifen Ihle in Günzburg die Herstellung der Eigenmarke Rigdon. Danach bringen sogenannte Beleg-Extruder eine Rohgummimischung für den neuen Laufstreifen auf, die in der Zusammensetzung der von Neureifen entspricht. «Abschließend kommt der bis dahin noch blanke Reifen bei 15 bar und etwa 160 Grad in die Heizpresse.» Wie der Kuchenteig in der Form wird das Gummi dort «gebacken» und bekommt so sein Profil.

«Allerdings hat längst nicht jeder Reifen die Chance auf ein zweites Leben», sagt AiR-Mitglied Wolfgang Köberl, Leiter der Runderneuerung bei RESPA in Passau. «Von über 120 Reifenmarken nehmen wir nur die Karkassen von 15 Fabrikaten in unsere Auswahlliste auf.» Außerdem werden nur Reifen erneuert, die bis maximal Tempo 210 zugelassen sind. Luxuslimousinen und Sportwagen mit höheren Geschwindigkeiten fahren deshalb garantiert auf neuen Gummis.

Und auch die verengte Auswahl der Altreifen muss gründlich überprüft werden, sagt KÜS-Experte Helfen: «Reifen mit sichtbaren Schäden, die durch Überbeanspruchung oder zu niedrigen Luftdruck entstanden sind, darf man nicht runderneuern.» Risse, Verletzungen an der Karkasse oder der Reifendecke, ein gebrochener Wulst, Abnutzungen der Innenbeschichtung

oder Schäden durch die Einwirkung von Öl und Chemikalien führten deshalb zwangsläufig zum Aus. Dabei setzen die Runderneuerer nicht nur auf die scharfen Augen ihrer Mitarbeiter, sondern zum Teil auf Laseranalysen, erläutert AiR-Chef Drechsler. «Deshalb bestehen nur etwa 30 Prozent aller anfallenden Reifen die Eingangskontrolle.»

Die Maßnahmen der Reifenhersteller werden vom Gesetzgeber streng kontrolliert. «Die ursprüngliche ECE-Genehmigung des alten Reifens ist durch die Änderung erloschen. Deshalb muss der Runderneuerer beim Kraftfahrtbundesamt eine Genehmigung erwirken», erläutert Helfen. «Und die gibt es nur, wenn er sich an die entsprechenden ECE-Regeln hält.» Darin sei eine detaillierte Kennzeichnungspflicht festgeschrieben, an der Verbraucher zweifelsfrei die Biografie des Reifens erkennen können: «Runderneuerte müssen mit dem Symbol 'R' oder der Aufschrift 'runderneuert', 'retread' oder 'retreaded' gekennzeichnet sein», sagt Helfen. Außerdem müsse wie das Herstellungsdatum beim Neureifen das Datum der Erneuerung auf die Flanke geprägt werden, damit sich das Alter rekonstruieren lässt.

«Der Aufwand lohnt sich - auch für den Endkunden», sagt AiR-Chef Drechsler. «Werkserneuerte Reifen, die diesen aufwendigen Prüf- und Produktionsprozess durchlaufen, müssen den Vergleich mit einem Marken-Neureifen nicht scheuen und sind meist besser als billige Importware aus Fernost.» Auf ewig lässt sich die Nutzung eines Reifens jedoch nicht verlängern. Mit Rücksicht auf Qualität und Sicherheit werden die Pneus in Deutschland deshalb nur einmal runderneuert, sagt Drechsler. Spätestens dann drohen auch ihnen die Heizöfen der Zementindustrie oder eine Schaukel auf einem Kinderspielplatz.

---

[www.az-web.de/sixcms/detail.php?template=az\\_detail&id=1172078](http://www.az-web.de/sixcms/detail.php?template=az_detail&id=1172078)